

Die Segelschiffsreisen von Ulrich Denck in den Jahren 1933 und 1934

Mittelstedt, Manfred

Veröffentlichungsversion / Published Version
Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Mittelstedt, M. (2001). Die Segelschiffsreisen von Ulrich Denck in den Jahren 1933 und 1934. *Deutsches Schiffsarchiv*, 24, 117-140. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-59670-5>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

DIE SEGELSCHIFFSREISEN VON ULRICH DENCK IN DEN JAHREN 1933 UND 1934

VORGESTELLT VON MANFRED MITTELSTEDT

Heute gibt es nur noch wenige Zeitzeugen, die noch auf Frachtsegelschiffen gefahren sind. Einer von ihnen, Ulrich Denck, der heute in Cuxhaven-Altenwalde seinen Lebensabend verbringt, fuhr bei der größten Segelschiffsreederei der Welt, die es zwischen den beiden Weltkriegen gab: Gustaf Erikson aus Mariehamn auf den Åland-Inseln. Zunächst ein kurzer Abriss über Ulrich Dencks seemännische Stationen:

Seine Seefahrtszeit begann der am 9. Januar 1913 in Hamburg geborene Ulrich Denck am 9. Juli 1930 als Junge auf dem Dampfer *SPEZIA* der Reederei Sloman. 1931 fuhr er ebenfalls als Junge auf seinem ersten Segler, dem Motorsegelschiff *ANNEMARIE* aus Hamburg. Als Jungmann stieg er am 2. Oktober 1931 auf dem Hamburger Dampfer *AMASSIA* ein. Sein erster Passagierdampfer war danach der HAPAG-Dampfer *DEUTSCHLAND*, auf dem er 1932 als Leichtmatrose fuhr, danach kam er auf *MS MILWAUKEE*. Zum Besuch der Steueremannsschule waren jedoch weitere Fahrzeiten auf Segelschiffen notwendig. Der mit der Familie Denck befreundete Kapitän Lansky konnte Ulrich Denck zur Reederei Erikson vermitteln. Somit kam er seinem Lebensziel, die Steueremannsschule zu besuchen, um Offizier zu werden, näher. Ab dem 2. Februar 1933 fuhr er als Matrose auf der Bark *LINGARD* und anschließend, vom 1. Dezember 1933 bis zum 8. September 1934, auf der Viermastbark *LAWHILL* der Reederei Erikson. Nach Deutschland zurückgekehrt, begann er am 17. September 1934 wieder als Leichtmatrose auf dem Dampfer *MECKLENBURG*. Anschließend kam er auf den Passagierdampfer *ALBERT BALLIN*. Am 18. März 1935 musterte er ab, um in den Reichsarbeitsdienst (Landhilfe) einzutreten. Von dort kam Ulrich Denck zur Kriegsmarine. Von 1936 bis 1939 tat er Dienst auf der Staatsjacht *AVISO GRILLE*. Nach Kriegsausbruch wurde Denck als Steuermannsmaat auf dem Hilfskreuzer *PINGUIN*, der im Atlantik und im Indischen Ozean operierte, eingesetzt. Ab dem 17. September 1940 gehörte er zur Schiffsleitung des norwegischen Frachters *NORDVAARD*, der von dem Hilfskreuzer *PINGUIN* als Prise aufgebracht worden war. Auf der *NORDVAARD*, die vom Indischen Ozean mit 200 Kriegsgefangenen in die Heimat ging, konnte Denck seine Erfahrungen aus der Segelschiffahrt anwenden. Die von ihm während der Reise entworfenen und hergestellten Segel, sogenannte Treiber, wurden an die Schiffsmasten gesetzt, um Brennstoff zu sparen. Die *NORDVAARD* erreichte am 3. Dezember 1940 wohlbehalten Bordeaux. Im weiteren Verlauf des Krieges war Ulrich Denck u.a. Kommandant an Bord eines Netzlegers. Nach dem Kriege ging der Seemann mit dem A2-Steuermannspatent bis zu seiner Pensionierung im Jahre 1973 zur Hamburger Wasserschutzpolizei. Während dieser Zeit rettete er vier Menschen vor dem Ertrinken.

Der nachfolgende Bericht stützt sich zum einen auf Briefe, die Ulrich Denck während seiner Zeit auf der *LINGARD* und der *LAWHILL* in Form von Tagesberichten für seine Eltern verfaßte, zum anderen auf fünf Kassetten, die er vor 15 Jahren besprochenen hat und seiner Frau widmete. Von diesen mündlich dokumentierten Seefahrtsberichten wurde eine

Abschrift gefertigt, die – neben den Briefen – als Grundlage für dieses Manuskript diene. In dem vorgestellten Manuskript sind zur Unterscheidung zwischen den Briefen und den Abschriften der Tondokumente die Stellen, die von den Tonkassetten stammen, kursiv dargestellt.

Herr Denck hat diese Zusammenfassung vorab sachkundig geprüft, dafür sei ihm herzlich gedankt. Ihm ist auch dafür zu danken, daß er seine Unterlagen für diese Biographie aus der Segelschiffszeit zur Verfügung stellte. Zugleich sind seine Fotografien, die er während seiner Reisen auf der LINGARD und LAWHILL aufnahm, einzigartige Dokumente über das Leben und die Arbeit an Bord der großen Frachtsegler. Anzumerken ist noch, daß einige seiner Erlebnisse auf den finnischen Großseglern in das im Convent-Verlag erschienene und in Zusammenarbeit mit dem DSM herausgegebene Buch »Rolling Home« von Udo Brozio und Manfred Mittelstedt eingearbeitet wurden.

Meine Reisen auf der Bark LINGARD vom 2. Februar bis 30. November 1933

Liegezeit in London

Am 9. Januar 1933 erfuhr ich, daß ich auf der Bark LINGARD der Reederei Erikson, die in London lag, anmustern konnte. Mit dem englischen Dampfer STOCKPORT fuhr ich von Hamburg nach London. Auf der Fahrt dorthin lernte ich Theo Keller kennen, der ebenfalls auf die LINGARD wollte. Der Kapitän der LINGARD, bei dem wir uns vorstellten, hieß Linguist. Er war ein alter Herr von 72 Jahren, der seit seinem 15. Lebensjahr nur auf Segelschiffen gefahren war. Ich musterte als »Apprentice«, d.h. als Offiziersanwärter, an und bekam die ganze Fahrzeit als Matrose im Musterbuch eingetragen. Der Verdienst war nicht besonders, 200 Finnmark, das waren 15 Reichsmark im Monat. Egal, ich brauchte die Fahrzeit auf den Segelschiffen als Nachweis zum Besuch der Seefahrtsschule. Theo Keller kam als Moses an Bord der LINGARD. Gesegelt wurde die LINGARD von 13 Mann. Neben dem Kapitän, einem Ersten und Zweiten Steuermann, dem Koch, Bootsmann, Zimmermann



Abb. 1 Der Matrose Ulrich Denck.
(Alle hier gezeigten Fotos stammen aus der Sammlung von Ulrich Denck, Altenwalde.)

waren noch fünf Matrosen und zwei Jungs (Moses) an Bord. Die mixed crew setzte sich aus Finnen und Schweden sowie je einem Norweger, Estländer, Dänen und Belgier sowie uns drei deutschen Seeleuten, Theo Keller, Kurt Wallner und mir, zusammen.¹ Die Bark, 1893 gebaut, hatte 1032 BRT. Sie war etwa so groß wie die heutige GORCH FOCK. Das Ruder unserer LINGARD war freistehend, hatte somit kein Ruderhaus, d. h. es gab kein Schutz gegen schwere achterliche See. Man war am Ruder Wind, Wetter und Kälte ausgesetzt. Hilfsmotoren, mit Ausnahme eines alten Glühkopfmotors, den wir Donky nannten und der nur zum Löschen und Laden benutzt werden konnte, gab es auf dem Segler nicht. Wir hatten kein Radio, keinen Funk und keine elektrischen Anlagen irgendwelcher Art. Alles mußte mit unserer Muskelkraft, auch das Vorbeissen der Rahen, wie z.B. der Obermars und der Oberbram, erledigt werden.

Während unserer Liegezeit in London waren wir auch öfter an Land. Theo Keller war ein ganz toller



Abb. 2 *Die Bark LINGARD, 1933.*

Musiker, er hat in den Londoner Bierlokalen jedesmal sehr gut vorgespielt, so daß wir oft umsonst unser Bier bekamen. Ich hatte mein Bandonion von zu Hause mit an Bord gebracht und spielte darauf in meiner freien Zeit. Die Finnen und Schweden, aber auch die anderen Seemänner, waren sehr ehrliche Leute, man kannte z.B. kein Schloß an Bord. Hatte man auf der Back etwas liegen gelassen und mußte fort, so fand man es abends auf seiner Koje wieder. Im übrigen hatten wir im Logis einen Kampf gegen Flöhe. Es hieß, »wir werden nur noch gebissen, weil wir Neulinge sind«. Das Essen war zu jeder Zeit sehr gut und sehr reichlich. Kein Vergleich zu dem Dreimastgaffelschoner ANNEMARIE aus Hamburg, auf dem ich 1931 als Moses fuhr. Schon in London mußte ich öfter in die Masten. Nach kurzer Zeit saß ich auf der Nock einer Rahe genau so sicher, wie in einem Sessel zu Hause. Das galt auch auf den »Pferden«, man stand nach kurzer Zeit da so sicher wie zu Hause auf einem Perserteppich.

Den Händen sah man inzwischen an, daß sie schwere Arbeiten anzupacken wußten. Die Jacken und Hosen waren zum Teil zerrissen oder dreckig. Die Füße steckten in großen, hohen Stiefeln, um einigermaßen gegen die Saukälte geschützt zu sein. Schaute man den Jungs in ihre wetterharten unrasierten Gesichter, blickten einem lustige, vergnügte Augen an. Furcht kannten diese Boys nicht. Natürlich bekam ich auch meinen Spezialjob, indem ich meinen Doktor hätte machen können, nämlich Rostklopfen. Oft war man bei dieser monotonen Arbeit mit seinen Gedanken zu Hause oder bei der Seemannsbraut. Am 27. Januar bekam ich den nächsten Spezialjob. Gegen 9 Uhr kamen Kohlen an Bord. Die Übernahme geschah erst mit unserm Donky. Aber schon der erste Hiev rauschte mit fünf Säcken in das Londoner Hafenwasser. Danach holten wir jeden einzelnen Sack – insgesamt 77 Stück – mit der Hand auf. Die Säcke wurden gleich an Deck ausgeschüttet. In Pützen brachten wir die Kohlen unter die Back. Von dort wurden sie in die Vorpiek gefiert. Dort unten kniete ich armes Männchen auf Kohlen und trimmte die neuen dazu. Ich konnte nicht auf-

recht stehen, sonst hätte ich meine »Melone« am Decksbalken gestoßen. In dieser malerischen Stellung hatte ich für knapp sechs Stunden Arbeit. Dazu eine entsetzliche Luft, denn bei der Arbeit brannten offene Petroleumlampen, die wir selbst hergestellt hatten: eine leere Milchdose, oben ein Loch rein, ein Docht, ein bißchen Twist und Petroleum hinein und fertig war der Lack! Die Lampen brannten etwa 48 Stunden, ohne neu aufgefüllt zu werden. Sie blakten allerdings furchtbar. Bei dem Gestank keine angenehme Arbeit in der Vorpiek. Da wußte man abends, was man getan hatte, vom Aussehen ganz zu schweigen. Aber man bekam »Knöf« (Muskeln) und wußte, wie Arbeiten anzupacken sind. Am nächsten Tag wurde die LINGARD etwa zwölf Meter weiter an der Pier verlegt. Das geschah nicht mit Winden, wie ich es von den Dampfern, auf denen ich vorher fuhr, gewohnt war, sondern mit unserem Ankerspill. Die Sache ging so: Man schnappte sich ein Handspak, ein dicker, runder Knüppel, der an einer Seite vierkantig ist. Dieser Handspak wurde in ein Loch des Spills gesteckt und dann dreht sich die ganze Korona im Kreise, dabei holte ein Matrose die Lose weg. Das ganze geschah immer mit Gesang, soweit man einen Text entnehmen konnte aus dem Gebrülle von acht Mann. Am 28. Januar wurden wir in ein Dock geschleppt. Nach einer knappen Stunde war unsere LINGARD trocken, lag mit dem Kiel auf Holz und wurde an jeder Seite von etwa 10 Stämmen gestützt, damit die Bark nicht umkippte. Das Schiff bekam teilweise neue Platten, und das Ruder wurde repariert. Wieder wurde wie üblich Rost geklopft. Moses Theo Keller wurde vom Ersten Steuermann zum »Lokusdirektor« ernannt. Schon komisch, daß Theo, bevor er zur christlichen Seefahrt an Bord der LINGARD kam, beruflich Klavier spielte und jetzt einen solchen »Vertrauensposten« für die bevorstehende Reise bekommen hatte. Am 3. Februar ging unser Schiff aus dem Dock.²

Reise mit der Lingard nach Westindien

Wir wurden bis Dover geschleppt. Um 12.30 Uhr stand ich erstmals auf einem Windjammer am Ruder. An das Rudergehen auf dem Segler mußte ich mich erst gewöhnen, da das Rad mehr getörnt werden mußte, weil die Übertragung auf das Ruderblatt direkt erfolgte. Außerhalb der Themse gingen wir wegen ungünstiger Winde zunächst vor Anker. Einen Tag später, immer noch vor Anker, hieß es Farbe waschen. Unser Moses, Theo Keller, versuchte sich zu sträuben, aber wenn ich als Matrose sagte, es wird jetzt Farbe gewaschen, dann wird es eben. Da gab es nichts einzuwenden. Da mußte auch der werdende Seemann Theo seine Illusionen begraben. Die Hörner wurden ihm im Laufe der Zeit langsam abgeschliffen. Im Gegensatz zu deutschen Schiffen, dort wurden diese jungen Hörner, so wie ich es erlebte und erfuhr, allerdings mit einem Holzhammer abgehauen. Ärger gab es an Bord, wenn unser Bordköter auf dem frisch gewaschenen Deck seine Anerkennung durch seine Visitenkarte zum Ausdruck gebracht hatte u.a.m. Am 10. Februar 1933 hieß es um 16.00 Uhr: »Anker auf«. Unter lustigen Zurufen und Gesang, wie »Come on, boys, we sail to Westindia!«, »There are very nice black girls«, rannten wir um das Ankerspill. »Enter auf«, hieß es, und ich ging mit einem Finnen in den Großmast. Mit zwei Mann machten wir die ganzen Großmastsegel fertig. Für mich war es eine unbeschreibliche Freude, endlich auf einem Windjammer unter Segeln zu sein! Für den Laien gab es ein Wirrwarr an Deck, nichts als Tappen, aber auch nicht einer war unnütz. Die Reise nach Westindien begann. Es war einfach schön, wie unsere LINGARD unter vollen Segeln dahin gleitete. Kein Motorengeräusch, kein Arbeiten der Maschine. Es war ein undenkbar schöner Anblick, wie das Schiff unter vollen Segeln in die klare Mondnacht hineinfuhr. Ich erinnere mich noch gut an den fantastischen Anblick, als der Mond durch die Masten mit den voll geblähten Segeln schillerte. Das kann kein Maler malen, so schön ist die Natur. Das Schiff lag zum Teil hart über. Aber man gewöhnte sich auch daran, vor allem oben in den Masten. Ich war gespannt, wie lange wir segeln würden. Auf der letzten Reise hatte die LINGARD 42 Tage benötigt.³

Black River hieß das Ziel, dort sollten wir Holz für Frankreich übernehmen. Nachdem wir in die Biskaya eingesegelt waren, wurde das Wetter immer schwerer. Die oberen Segel, also Royal und die Bram, wurden weggenommen, trotzdem machten wir recht gute Fahrt. Der Wind drehte allmählich, und wir mußten öfter wenden. Zum Wenden wurde die gesamte Besatzung benötigt. Wenn der Wind ziemlich weit von vorne kam, wurden die Segel ganz an die Wanten heran gebraßt, je nachdem, ob der Wind von Steuerbord oder Backbord kam. Der Rudergänger mußte enorm aufpassen. Das oberste Segel, also in den Fällern, wo die Royal und die Bram weggenommen waren, die obere Mars, durfte nur »kirkren«, d.h. ganz leicht flattern. Wenn man zuviel Ruder gab und somit der Wind noch weiter von vorne kam, schlugen die Segel back. Das Schiff stoppte, und nun mußte noch mal ganz und gar über Stag gegangen werden, d.h., das Schiff mußte um 360 Grad gedreht werden. Manchmal blieb so etwas gar nicht aus, es wurde dann gehalst, d. h. der Bug wurde vom Wind abgewendet. Es wurde gedreht und dann wieder soweit gebraßt, bis man erneut auf Kurs lag. Der Kurs wurde auf der LINGARD noch nach Strichen, also Norden, Norden zum Osten, Nordnordost usw. gefahren. Auf diesem Schiff half mir oft die harte Lehrzeit, die ich als Moses auf dem Gaffelschoner ANNEMARIE durchgemacht hatte.

Die Wache strengte jetzt doch sehr an: Brassen, Fallen durchholen und in die Masten jumpen, da wußte man, was man getan hatte. Ich hatte fast immer einen Bärenhunger und einen Elefantenappetit. Da machte es auch nichts, als das Hartbrot anfang, weich zu werden. Mein Grundsatz lautete: »Hau rein, ein echter Seemannsmagen kann alles vertragen!«. Natürlich mußten wir auch mit Wasser sparen. Auf unserem Frachtsegler bekam der Koch täglich sieben Pützen Wasser, die Schiffsleitung und die Mannschaft erhielten je eine Pütz Wasser zugeteilt, mehr war für die etwa 50 Tage dauernde Reise nicht drin.⁴ *Mit dem schwedischen Matrosen Lennert verstand ich mich prima. Jeden Tag mußten wir bei Wachebeginn in die Masten klettern, um jedes einzelne Segel zu überholen. Auch mußten wir nachsehen, ob kein Kabelgarn gerissen war, das das Segel an der Rah hielt. So kletterte ich von Rah zu Rah, von der Steuerbord-Nock zur Backbord-Nock. War ein Mast überholt und man kletterte nach unten, konnte es passieren, daß man wieder nach oben in 52 Meter Höhe mußte, weil inzwischen ein Kabelgarn gerissen war. Das war besonders unangenehm bei kaltem und regnerischem Wetter. Trotzdem war diese Tätigkeit immer noch besser, als das verdammte Rostklopfen.*

Unser Moses Theo Keller hatte bei dem schweren Wetter unter starken Magenkrämpfen zu leiden. Die Kost konnte er nicht vertragen und schlafen konnte er auch nicht. Obgleich Theo in der Koje lag, waren unsere Steuerleute sehr zuvorkommend! Theo bekam nur Weißbrot und Cornedbeef. Andererseits konnte der Erste Steuermann keine Rücksicht nehmen auf unseren Moses, wenn es hieß: »Storerah brassen!« Dann stand unser Theo da und hielt Maulaffen feil. Oder er stützte sich am Mast, damit der nicht umfiel. Dann war klar, daß er rangeholt wurde und auch mal eine gelangt bekam. Schließlich machten wir ja keine Vergnügungsreise! Der Erste Steuermann bildete Theo aus, unterstützt wurde er durch Kurt Wallner. Ich brachte ihm zunächst den Kompaß bei. Später nahm ich ihn auch mit ans Ruder.⁵ Am 15. Februar waren wir auf der Höhe La Caruña. Der Wind kam günstig, alle Segel waren gesetzt. Die LINGARD lief 14 Seemeilen, unser Kapitän meinte, wie eine bildhübsche Zwanzigjährige. Der Alte war viel an Deck, ließ aber alles durch seine Steuerleute machen. Zuerst war die Verständigung unter uns Seeleuten etwas schwierig, Hände und Füße halfen oft, es wurde aber von Tag zu Tag besser, denn ich wollte ohnehin schwedisch lernen. So nach und nach verstand ich die schwedischen Kommandos der Vorgesetzten. Gelegentlich spielte auch der Erste Steuermann auf meiner Quetsche. Oft saß er auf der Bank und spielte, während der Zimmermann arbeitete. Auf der LINGARD fühlte man sich nicht wie eine Nummer auf den Musikdampfern, sondern als Mann, der voll anerkannt wurde.

Am 16. Februar arbeitete das Schiff schwer in der See, Royal- und Bramsegel waren weggenommen, Fock- und Großsegel aufgegeit. Sehr oft mußten wir in die Masten. Wir fuhren auf Untermarssegel, Außenklüver, Binnenklüver, Klüver und Besan. Das Besansegel war hauptsächlich dafür da, nicht alleine das Schiff mit nach vorne zu treiben, sondern auch das Rudergehen zu erleichtern, also dem Ruderblatt einen Teil von der Kraft wegzunehmen. Bei schwerem Wetter war die Freiwache immer in »Stand by«, das hieß, sie lag mit angezogenem Zeug, bis auf die Seestiefel, in ihren Kojen, um auf sofortigem Abruf bereit zu sein. Wind und See waren fast gegen an, immer »bi de Wind«, ein ziemlich hartes Geschäft. Wir liefen etwa 6 sm die Stunde. Um 19.00 Uhr, es war stockdunkel, ließ der Alte die Storesegel fortnehmen. Kurz darauf, alle Mann mußten in die Masten, Segel bergen! Das Pfeifen des Sturmes wurde durch kurze, scharfe Kommandorufe übertönt. Auch hier sah man wieder, daß nur ein Hand-in-Hand-Arbeiten sicheres und schnelles Bergen der Segel möglich macht. Im Vormast erkannte man nur schwach die Umrissse seiner Kameraden. Gegen 22.00 Uhr wurde es noch unangenehmer! Ab 23.00 Uhr übernahm ich das Ruder. Es war ein schauriger Anblick, eine Regenbö jagte die nächste, große, schwere Brecher wuschen übers Deck. Dazu kamen grelle Blitze, die die getakelten Masten mit dem wenigen Tuch erglitzern ließen. Ängstlich starrten wir in die Masten und in die dunkle Nacht. Die sonst fröhlich lachenden Gesichter der Matrosen waren sehr ernst, fast wie in Stein gehauen. Man meinte, einem jedem seine Gedanken lesen zu können: Acht Glas, Wachenwechsel. Um vier Uhr: »alle Händs klor, an die Brassen!« Und der nächste Morgen? Es war ein Genuß, als ich diesen Sonnenaufgang in 52 Meter Höhe auf der Bramrah erlebte und die Sonne am Horizont auftauchte, als ob nichts gewesen war. Den Tag über hatten wir schwere See. Das Schiff rollte teilweise bis nach 40 Grad. Am Abend hieß es wieder: »come up, take up the sails!« Aufstehen, anziehen, Ölzeug an und rein in die Masten war eins. Alle Mann, auch unser seekrankter Moses und der Zweite Steuermann mußten wie die Affen abwechselnd in den Groß- und Fockmast. Wieder wurden alle Segel weggenommen bis auf die Untermars im Fock- und Storemast und Besan. Das Schiff arbeitete schwer. Ich war froh, als ich wieder in meiner Kojen lag, zweimal Brassen während der Wache und immer wieder rauf in die Masten, das war doch sehr anstrengend. Der 21. Februar 1933 brachte uns Wetterbesserung. Der Alte ließ wieder alle Segel setzen. Mit »Riesenschritten« ging es nach Westindien. Am Abend gab es sehr gut schmeckende Bratkartoffeln, danach Grießbrei mit Milch, soviel jeder mochte. Man brauchte auch viel nach so schwerer Arbeit. Wir fielen immer glatt in die Kojen. Am 24. Februar kam herrliches Wetter auf, alle Segel waren gesetzt; Kurs: SW, Wind: NW; Geschwindigkeit: 6–7 sm. Ich schlief an diesem Tag während der Freiwache an Deck.

Am nächsten Tag gab es die Hauptsensation. Die LINGARD hatte ein Brausebad. Petrus sorgte für uns, es hatte in Strömen geregnet. Wenn sonst kein Schwein an Bord rannte, da liefen wir wie die Affen, nur um Wasser zu fangen. Schnell mußten die Speigatts, die Abflußlöcher, dicht gemacht werden, damit wir ordentlich Regenwasser fangen konnten. Da konnten wir baden oder duschen und unsere Zeugwäsche machen! Alle Wasserbehälter wurden aufgefüllt. Allerdings war es bei Regen in den Masten und auf den Rahen besonders rutschig und glatt. Man mußte mächtig aufpassen, wenn wir an den Segeln arbeiteten. Auch die Pferde, das sind die Stags, auf denen wir standen, waren rutschig. Immer hieß es: »een Han für Di un een Han för dat Schipp«. Als es wenige Tage später noch einmal regnete, hatten wir uns von der Freiwache splitternackt ausgezogen und im Regen gebadet. Es war ein herrliches warmes Bad! Hinterher trocknete uns die pralle Sonne. Am Sonntag, den 26. Februar 1933, hatte SS LINGARD keine Sprechstunde. Wir lagen still, auch nicht eine Meile kamen wir vorwärts. Wir genossen das herrliche Wetter. Dabei machten wir an diesem Sonntag auch unseren Fetz. Der Erste Steuermann holte mein Bandonion aus meiner Kammer und spielte auf der Brücke. Ein Beispiel, was für ein kameradschaftlicher Geist auf

unserer schmucken Bark herrschte. Am nächsten Tag gab es für die Mannschaft viel Arbeit, wir nahmen sämtliche Sturmsegel ab und brachten die älteren Passatsegel auf. Das An- und Abschlagen der Segel war eine Knochenarbeit und beanspruchte die gesamte Besatzung, einschließlich der Steuerleute. Ich sah aus, wie ein Vagabund, als ich von oben herunter kam. Hände aufgerissen, die Unterarme bluteten, Gesicht mit Schweiß bedeckt, Hemd kaputt. Dazu hatte ich mir auch noch die rechte Hand »verbrannt«. Das kam so: Als ich die Bram wegfierte, bekam das Biest einen Schwung durch das Rollen des Schiffes, ich konnte den Tampen nicht abstoppen, und schon rauschte der Tampen etwa 15 Meter durch meine Hand, ehe ich ihn wieder in die Gewalt bekam. Was nützte es, zweimal kräftig in die Hände gespuckt, und dann wurde weiter gemacht, wieder rin in den Mast. Das Aufbringen der Fockroyal hatte bei mir am meisten »Knochenfett« (Muskelanstrengung) gekostet. Hinterher bekamen wir wieder vom Alten einen Cognac als Anerkennung für die geleistete Arbeit!⁶ *Die abgenommenen Segel wurden anschließend überholt. Es machte immer sehr viel Freude, wenn man beim Segelmacher, das war der älteste Matrose, mit Segelhandschuhen und Segelgarn an den Nähten und Lieken mitarbeiten konnte. Dann brauchte man nicht an dem blödsinnigen Rostklopfen teilnehmen.*

Der Koch wusch für den Alten, und als er fertig war, schenkte er mir das Wasser. Zunächst wusch ich meine Füße und dann kamen meine Arbeitssachen dran. Anschließend ging das Wasser noch die Reihe 'rum. Ja, Wasser stand hoch im Kurs.⁷

Im Nordost-Passat wurde die Wache verjüngt. Drei Mann fuhren jetzt das Schiff, der Wachoffizier, der Rudergänger und der Ausguck, der Rest der Wache konnte an Deck schlafen bzw. mußte sich für einen eventuellen Ernstfall dort aufhalten. Auf der LINGARD gingen wir die »Schwedische Wache«, d.h. von 0–4, von 4–8, von 8–13 Uhr, 13–19, 19–24 Uhr. Interessant war auch, wenn der Kapitän seine Beobachtungen, die Standortbestimmung, machte. Er nutzte dafür noch einen alten Oktanten, ein Achtel des Kreises. Daß damit beobachtet wurde, war auch zu dieser Zeit schon ganz, ganz selten. Daran wurde deutlich, wie lange der Alte schon als Kapitän bzw. Steuermann gefahren war, denn die Instrumente waren das jeweilige Eigentum der Steuerleute und Kapitäne. In den nächsten Tagen wurde auf dem Schiff mal wieder Rost geklopft, gemennigt und gemalt. Dabei hatte der Erste Steuermann mit dem Vorschlaghammer während des Rostklopfens in einem der Laderäume mit einem »rrumms« ein Loch in die Außenhaut geschlagen. Zum Glück über der Wasserlinie. Sofort wurde eine kleine Stellage gebaut und da hinein Zement und Sand gegossen. Nach dem Trocknen war der Schaden behoben. Auch in der Takelage wurde sehr viel geölt und gelabsalt, eine Teerart, mit der die Pardunen geschmiert wurden. Vom Segelmacher gab es altes, verbrauchtes Segeltuch für Hängematten, die wir uns nähten, um an Deck zu schlafen. Einige Seeleute bauten die LINGARD als Modell nach.

Am Freitag, dem 10. März, morgens um 9.00 Uhr, meldete der Ausguck: »Land in Sicht!« Vor uns die kleine Insel Antigua. Eine Riesenfreude herrschte unter der Besatzung. Das war auch ein Grund, einen zu verlöten. »Storbrassen splisas«, zu deutsch »Besanschoot an«, meinte auch der Alte und gab uns einen aus der Buddel. Von nun an waren es noch etwa fünf Tage bis zum Ziel. Abends war es immer urgemütlich. Von der Freiwache lag jeder an Oberdeck in seiner Hängematte. Auch unser Bordköter beanspruchte eine Hängematte für sich. Und wenn dann noch das Bandonion unter dem azurblauen Tropenhimmel erklang, lagen wir da und rauchten unser Pfeifchen ...⁸ *Kurz darauf kam der erste Dampfer in Sicht und grüßte uns mit seinem Nebelhorn. Wir antworten mit unserem alten von Hand zu drehenden Nebelhorn. Dann erreichten wir den Leuchtturm von Jamaika.*

Am Zielhafen: Black River

Die Lotsenflagge wurde gesetzt, unser Zielort Black River lag vor uns. Ein köstliches Bild

bot uns der Lotse von dem kleinen Ort am Black River, der uns ohne Schwierigkeiten zu unserm Ankerplatz brachte. Sein Anzug bestand aus einem Zylinder, einem bunten Halstuch, einem Frackoberteil und einer weißen Hose, dazu kam er barfuß an Bord. Es sah so aus, als ob er die Teile vor einigen Jahren von verschiedenen Seiten erhalten hätte.

Als wir am 15. März 1933 vor Anker lagen, wurde ich vom Ersten Steuermann zur ersten Ankerwache eingeteilt. Das Ladegeschäft begann. Morgens um 6.00 Uhr kamen die Farbigen mit den Schuten, auf denen das Langholz geladen war, längsseits. Die Übernahme des Holzes erfolgte durch unseren Donky. Wir kamen mit den Leuten gut aus. Im übrigen je mehr Palaver, desto lustiger wurde diese Truppe, eine fröhliche Gang. 1180 Tonnen Farbholz, darunter auch eine zwei Meter hohe Deckslast, kamen an Bord. Eine recht unangenehme Sache, vor allem bei schwerem Wetter über die Deckslast, über die großen Baumstämme zu takeln und zu tönnen, um Segel festzumachen. Mit unserem Beiboot holte ich kurz vor der Abreise Süßwasser von Land an Bord unseres Schiffes, um für die Rückreise gerüstet zu sein. Am 30. März hieß es: »Rise up, boys!«. Es war noch dunkel und sehr kalt. Fieberhaftes Arbeiten überall: »Come on, boys! Hiev up, Anker!« Der Wind faßte in die Segel.⁹

Von Westindien nach Le Havre

Der lustige Lotse geleitete uns sicher aus der Flußmündung. Bald lag vor uns der freie See-raum. Dauernd ändern wir den Kurs. Jetzt steuerten wir Nord. Theo Keller, der Moses, war wirklich zu bedauern. Wenn er am Ruder stand und er kam mal einen Strich vom Kurs,



Abb. 3 Holz, bei Sturm eine gefährliche Ladung.



Abb. 4 *Steuermann der LINGARD.*

brüllte der Alte ihn an und jagte ihn vom Ruder. Dadurch konnte Theo nicht sicherer werden. Und so ging Theo jedesmal mit Hangen und Bängen an den »Giftknüppel«. Theo hatte sich die Seefahrt viel rosiger vorgestellt. Er mußte erst noch spitz bekommen, daß auf der LINGARD keine Waschweiber, sondern derbe Männer fuhren. Häufiger weinte er wie ein Kind. Da mußte man lächeln, war doch klar. So auch vor ein paar Tagen, als er mir sagte: »Lerne leiden ohne zu klagen.« Ich sagte daraufhin nur: »Wenn Du so ein Leben als Moses hättest, wie ich es auf der ANNEMARIE hatte, wärest Du schon längst über Bord gegangen.«

In der darauffolgenden Nacht, am 4. April, bei herrlichem Mond und sternenklarem Tropenhimmel, konnten wir am Horizont im Osten ein gigantisches Wetterleuchten beobachten. Dabei betrachtete ich während meiner Ausguckwache von 19 bis 24 Uhr die merkwürdig geformte, fast einzige Wolke am Himmel. Es war wie eine Hand, die mit einem Finger drohte. Zwei kurze Pfliffe erschallten kurz darauf. Brassens, Hochsegel einholen, Besantopp, Besan wegnehmen, Freiwache an Deck, Kapitän auf die Brücke. Alles dies war eine Arbeit von wenigen Minuten. Kurz darauf war der Himmel pechschwarz, ein orkanartiger Sturm legte los. Das Großbramsegel riß. Brassens, ein ungeheuerlicher Krach, die Fockbramrah war gebrochen. Glücklicherweise war keiner oben. Wir konnten gar nicht so schnell die Segel bergen. Das Schiff arbeitete in der schweren See, die gebrochene Rah schlug von Steuerbord nach Backbord und zurück. Mit drei Mann wurde die Rah am Mast festgelaßt. Wenig später ging die Sonne wieder fantastisch auf, so, als ob nichts gewesen wäre in der Nacht. Am Tage war es eine sehr schwere Arbeit, die gebrochene Rah heil an Deck zu bekommen. Auch hatte ich an diesem Tag zum ersten Male Drahtspleißen gelernt. Der Zweite Steuermann zeigte mir diese nicht einfache Tätigkeit. In den nächsten Tagen waren wir mit dem Wetter halbwegs zufrieden. Der Erste Steuermann trieb es mit Theo Keller mal wieder doch ein bißchen zu weit. Lokus putzen, Schweinestall säubern, Holz für die Kombüse hauen, das waren seine täglichen Arbeiten. Hatten Theos Eltern dafür 1000 Mark an Erikson bezahlt? Aber allmählich interessierte sich Theo mehr für die Sache, bei mir lernte er Knoten und später auch das Spleißen. Am Gründonnerstag heulte wieder mal ein kräftiger Sturm, wild kochte die See, peitschender Regen. Hoch oben wollte ich die Gordings überholen, rutschte dabei aus und riß mir den Rücken des kleinen Fingers auf. Aber wer hatte Zeit, bei Sturm an schmerzende Knochen und blutende Finger zu denken. Kurz darauf gab es eine Schlägerei. Weil zwei Finnen zu frech geworden waren und schon häufiger mit uns stritten, hat Kurt Wallner, unser stärkster Mann an Bord, etwas »aufgeräumt«. Sie wurden von ihm vertrimmt wie nichts Gutes. Der eine Finne versuchte, mit einer Gabel auf Kurt zuzukommen, aber da hagelte es wieder Schläge. Ein Glück, daß wir Deutschen die Mannschaft auf unserer Seite hatten. Der Erste Steuermann warnte die Finnen, falls sie noch einmal angreifen sollten, würde er selbst rücksichtslos auf sie einschlagen. Das zeigte Wirkung!

Am 26. April flog uns morgens das Großsegel weg, wir ritten mal wieder einen sehr harten Sturm ab. Seit Tagen kamen wir nicht aus den Klamotten, dauernd mußten wir, d.h. die Freiwache, mit an Deck, um die Segel zu bergen. Eine Hundearbeit. Und es goß eimerweise. Da nützte auch kein Ölzeug mehr. Meine Seestiefel waren nur noch Wasserbehälter. Das Schiff nahm viel Wasser über. Essen war unmöglich. Wir hatten Windstärke 11 und sehr hohe See. Nachts verunglückte unser Moses Theo. Er wollte auf Ausguck auf das Dach unseres Logis, so ein Blödsinn. Dabei rutschte er aus und fiel von oben an Deck. Er hatte ein blutende Wunde am Kopf und sehr viel Schmerzen im linken Oberschenkel. Morgens wütete der Sturm immer noch. Wir hatten kein trockenes Stück mehr. Selbst im Logis schwappte das Wasser. Aber was half es, da mußten wir durch.¹⁰

Der Alte war ein hervorragender Nautiker; sein Gesicht war mein Barometer. War er freundlich und ruhig, gab es gutes Wetter. War er aber brummig und zappelig, dann war

»Wahr-Schau«, gab es also dicke Luft. So bekam er schnell seinen Spitznamen: Petrus, für seine ganz tolle Nase. Er brauchte fast kein Barometer. Wenn er an Oberdeck kam, guckte er sich als erstes die Segel an, wie die standen, dann beobachtete er den Himmel und anschließend gab er seine Kommandos.

Endlich, der 29. April brachte uns nach rund fünf Tagen schlechtem Wetter den ersehnten herrlichen Sonnenschein. In meinem Tagebuch notierte ich an diesem Tag: »Ich muß noch um manche gefährvolle Klippe segeln, ehe ich mein Ziel, als Offizier auf der Brücke zu stehen, erreichen werde.« An diesem Tag holte mich der Zweite Steuermann während unserer Wache wieder zu allem heran und zeigte mir viel, um mich zu fördern. Auf Freiwache arbeitete ich, wenn es irgend möglich war, an Mathematikaufgaben und paukte französische Vokabeln. Auch wollten wir drei Deutschen unsere Erziehung nicht vernachlässigen, und so ermahnten wir uns gegenseitig, wenn wir mal einen schlechten Ausdruck gebrauchten.¹¹

In diesen Tagen trieb uns oft nur der Golfstrom, so windstill war es. Auch hatten wir an zwei Tagen dicken Nebel. Wieder waren wir beim Rostklopfen angelangt. Langsam wurde es auch Zeit, daß wir Le Havre erreichten, seit Tagen hatten wir schon keine Kartoffeln mehr, und unser Proviant war knapp geworden. Wir näherten uns der Küste, alle Mann machten ihr Landgangszeug sauber, putzten die Schuhe, damit man gestriegelt und gebügelt an Land gehen konnte. Außerdem mußte ich dringend zum Zahnarzt. Ich hatte zwei Plomben verloren. Das mußte ich selbst bezahlen, nur das Ziehen von Zähnen bezahlte die Reederei. Der Erste Steuermann ließ gründlich »Reinschiff« in den Kammern und unser Logis machen, es wurde sogar gemalt. Ein riesiger Passagierdampfer, ein Vier-Schornsteiner der MAURETANIA-Klasse, passierte uns am 19. Mai. Der Musikdampfer kam bis auf 500 Meter heran, um seinen Passagieren etwas sehr Seltenes zu zeigen: einen Windjammer unter vollen Segeln!¹² Am 22. Mai 1933 liefen wir in Le Havre ein, nach 52 Tagen auf See.

In Le Havre

Am nächsten Tag begannen wir damit, alle Segel abzuschlagen, um die Rahen malen zu können. Unser Moses Theo desertierte nach wenigen Tagen. Er erzählte uns, sein Vater sei verstorben, und wir sollten ihm Geld leihen, was wir auch taten. Auch dem Alten tischte er diese Geschichte auf und erhielt einen Vorschuß. Wir suchten ihn an Land und gingen zum finnischen Konsulat. Dort trafen wir ihn. Hochnäsig sagte er uns: »Fahre nach Paris, Klavierspielen, Geld verdienen!« Als er später seine Sachen holen wollte, ließ ihn der Erste Steuermann nicht mit seinen Sachen weg. Von da an war er verschwunden. Wir konnten nichts mehr machen. Ich telegraphierte seiner Mutter: »Theo desertiert, hinterläßt 700 Frs. Schulden; Geld bitte per Kabel an Kapitän der LINGARD.« Und schon am Pfingstsonntag hatte unser Alter das Telegramm mit dem Geld erhalten. Somit hatte keiner von uns einen Schaden erlitten. Von da an war ich bei unserem Alten oben an. Leider gab es in Le Havre auch eine traurige Nachricht. Auf Anweisung der Reederei bekam unsere LINGARD ein neues Kleid, sie wurde schwarz gemalt. Unser schönes weißes Schiff ... In Le Havre wurde ich vom Kapitän zum Lampentrimmer befördert, eine verantwortungsvolle Aufgabe. Dazu bekam ich 25 FM zusätzlich. Die Lampen mußten immer klar brennen, das waren die Positionslampen, die Lampe für das Heck, für die Kombüse und für das Mannschaftslogis. Für die Kammer des Kapitäns und die der Steuerleute war der Koch zuständig. Zu meinen Aufgaben gehörte das Reinigen, Instandsetzen und das Auffüllen der Lampen mit Petroleum. Auch mußte ich sparsam mit dem Petroleum umgehen. In Le Havre kamen ein Estländer und ein Däne an Bord. Später kam noch ein Australier hinzu.¹³

Nach Mariehamn, Umeå und zurück nach London

Die nächste Reise begann am 12. Juni 1933. Zielhafen war Umeå, um dort Holz zu Laden.

Wir segelten durch die Nordsee um das Skagerak in die Ostsee. An Gotland vorbei ging es hinauf nach Mariehamn, unserem finnischen Heimathafen auf den Åland-Inseln. Der Aufenthalt in Mariehamn war sehr kurz (4.7.–5.7.), der Alte gab seinen Bericht bei der Reederei ab, und der Reeder der weltweit größten Segelschiffsflotte, Gustaf Erikson, kam an Bord und inspizierte sein Schiff. Gesprochen hatte er mit uns nicht, er war ja auch für uns so eine Art Herrgott gewesen. Nachdem der Reeder von Bord war und wir unsere Verpflegung übernommen hatten, ging es gleich weiter nach Umeå in Schweden. Dort liefen wir am 10. Juli ein. Wald, nichts als Wald. Einen Tag später begann das Laden, etwa 20 Frauen kamen an Bord. Von den Schuten wurde das Holz von Arbeitern und unserer Mannschaft durch die Seitenluken in das Schiff geschafft. Dort stauten die Frauen es sorgfältig auf, Stück bei Stück. Beim Springen hatte ich mir den Kopf aufgeschlagen. Der Erste Steuermann verband mich.

Am nächsten Tag arbeitete ich wieder, ich war kein Freund von Drückebergerei. Um noch Deckslast zu nehmen, wurden wir nach Mo verholt und dort weiter beladen. Am 22. Juli war auch das geschafft. Abends kamen einige junge Schweden mit ihren Musikinstrumenten an Bord. Man sagte, Mo hat 120 Einwohner und 112 Motorboote. Wir fuhren später mit den Schweden an Land. Ich sah, daß alle Häuser aus Holz waren. Wir gingen auf den Aussichtsturm, von dort hatte man einen herrlichen Blick, und es sah schön aus, wie die Abendsonne ihre letzten Strahlen warf, die sich weit hinten im bergrauen Wasser verloren. Dazwischen gab es viele bewaldete Inseln zu sehen, ein unvergeßlicher Anblick. Am nächsten Tag, einem Sonntag, holten die Schweden Kurt Wallner und mich zu einer Motorbootfahrt ab. Es war riesig nett. Gebadet wurde auch. Zwei nette Schwedinnen waren auch mit von der Partie. Hinterher fuhren wir zum Kaffeetrinken. Ich war gerne in Schweden. Doch am nächsten Morgen, dem 24. Juli, war die schöne Zeit vorbei. Es ging nach London.¹⁴

In der Nordsee hatten wir einen fürchterlichen Sturm. An einem Freitag hieß es um 23.40 Uhr: »Rise up, boys!« Aus der Koje, in den Anzug, Seestiefel und Ölanzug an war eins. Draußen war es stockdunkel, dazu starker Regen, Gewitter und Sturm! Die Lampe des Ersten Steuermanns erleichterte etwas die harte Arbeit. Obere Mars wurde eingeholt und festgemacht. Man erkannte in den Masten seine Kameraden nicht, so dunkel war es. Dauernd klatschte der Regen auf die Ölanzüge, grelle Blitze durchzuckten die tiefschwarze Nacht. Unter uns kochte die gierige, nach Beute suchende Nordsee. Wir waren ein Spielzeug der schweren See. Man kann sich kaum vorstellen, was es hieß, bei Sturm und Gewitter in dunkelster Nacht Segel bergen zu müssen. Geisterhaft hörten sich die Schreie der Möwen in diesem Sturm an.

Auf See hatten wir auch noch unser großes Schlachtfest, das Schwein hatte einen vor die Rübe bekommen. Endlich gab es mal wieder Frischfleisch. Morgens Kotelett, mittags frische Suppe mit Wellfleisch und abends Leber. Bis London hatten wir eine sehr gute Verpflegung.

Eine mit uns nach London segelnde Briggantine hatte uns am Sonnabend, 19. August, eingeholt und lag dann weit in Führung. Unser Alter war stinksauer. Aber am nächsten Tag hatten wir eine harte Brise und bei 20 Grad Schlagseite wurde alles gesetzt, bis auf die beiden Royalsegel. Unser Alter wollte die ESTONIA noch einholen, deshalb wurde wie wahn-sinnig geknuppelt. Um 13.00 Uhr war der Segler noch knapp in Führung und um 13.40 Uhr war er dwars. Petrus setzte stolz die Flagge. 14.00 Uhr: ESTONIA achteraus, die LINGARD übernahm wieder die Führung. 18.00 Uhr: Die ESTONIA blieb immer weiter zurück, und um 20.00 Uhr war die ESTONIA, auch ein Segler der Erikson-Flotte, nicht mehr zu sehen. Bis zur Ankunft in London blieben wir in Führung.¹⁵

Am 25. August liefen wir mit Schlepperhilfe in London ein. Von unserem Alten erbat ich für meinen Landaufenthalt Geld. Ich erhielt von ihm 5 Sh, dazu bemerkte Petrus: »Na, du

rückst ja doch nicht aus, dann will ich solange das Geld auslegen.« Das war sehr nett von ihm, Petrus war wirklich knorke! So hatte ich Gelegenheit, mir einige Sehenswürdigkeiten von London anzusehen. Ein Besatzungsmitglied, unser Estländer, nahm die Chance war und haute in London ab. Wir nannten das in diesem Fall aussteigen. Ich wurde dazu vom Zweiten und Ersten Steuermann befragt oder besser ausgehört. Ich beantwortete alle Fragen mit »I don't know!« Wutentbrannt hauten beide ab, aber einen Kameraden verrät man nicht. Während unserer Liegezeit besuchte ich zusammen mit Kurt Wallner auch die im Hafen liegenden Australsegler, die Viermastbarken PASSAT und PARMA. Auf der PARMA waren sieben und auf der PASSAT 15 Deutsche an Bord. Wir hatten uns auf der PASSAT getroffen und dort gut acht Stunden geklönt. Alles Prachtkerle, viele aus der Penne rausgeschmissen, sitzen geblieben, Pauker geärgert u.a.m., aber handfeste Jungs, auf die man sich im Sturm verlassen konnte. Wir verstanden uns auf Anhieb. Natürlich sprachen wir auch manchmal lateindeutsch, aber nicht so schlimm wie die Jäger. Auch kam unter uns deutschen Seeleuten das Gerücht auf, wonach unsere Fahrzeit auf ausländischen Seglern im neuen Deutschland nicht mehr für den Besuch der Steuermannschule anerkannt werden sollte. Dazu kam auch noch, daß der mir bekannte Kapitän Lansky mir in einem Brief nach London mitteilte, nur die unbedingt nötige Zeit auf Segelschiffen zu bleiben. Danach sollte ich zur HAPAG für monatlich 80 RM wechseln. Bei Erikson bekam ich umgerechnet 15 RM monatlich. Doch ich fuhr als Matrose lieber auf Segelschiffen als auf Dampfern.¹⁶

Noch einmal mit der LINGARD von England nach Schweden und zurück

Am 14. September 1933 traten wir unsere nächste Reise mit der LINGARD nach Schweden an. Unterwegs hatte es in der Nordsee gegossen in Strömen, dazu war es bitterkalt. Am Ruder, der »Regierung«, war ich durchgefroren wie ein Affe. Bei der harten Brise war das Rudergehen vollkommen ungeschützt gegen Wind und Wellen kein Vergnügen. Wir hatten etwa Windstärke 7–8. Das Wetter drückte auch auf die Stimmung in der Mannschaft. Petrus blamierte sich auch noch, als uns die Bark ALASTER auflief und an uns vorbeizog. Unser Alter packte auch immer gleich sein »Geschäft« (die Segel) ein, wenn es etwas stärker blies. Aber wenig später hatten wir wohl eines unserer schönsten Erlebnisse überhaupt an Bord der LINGARD. Am 2. Oktober, etwa zwischen Kopenhagen und Schweden, liefen wir 10 sm. Ein in Flensburg beheimateter Dampfer kam langsam auf. Er hatte mit seinen 11 Meilen schwer zu arbeiten, um uns aufzulaufen. Schließlich schaffte er es, und der Dampfer bekam auch einen guten Vorsprung. »So, dann wollen wir mal los«, sagte Petrus, unser Alter. Er schickte uns in die Masten und ließ Storesegel, Besan, Store- und Fock-Bram setzen. Nach kurzer Zeit machten wir 12, dann 13 sm Fahrt. Bereits nach 1½ Stunden war der deutsche Dampfer dwars und um 12.40 Uhr war die Rauchfahne weit achteraus. Das machte so richtig Freude, dem Kohlenkasten unsern Achtersteven gezeigt zu haben.¹⁷

Auf dieser Reise passierten wir innerhalb von 24 Stunden die Viermastbarken L'AVENIER, VIKING und POMMERN der Reederei Erikson auf dem Weg nach Australien. Am 10. Oktober hieß es »Leg out Anker«, Holmsund war erreicht. Als Wachtmann konnte ich zwischendurch mein Zeug überholen, nähen, waschen, flicken, stopfen usw. Auch hatte ich mich riesig über die viele Post aus der Heimat gefreut. So erfuhr ich, daß der bei uns desertierte Moses Keller als Leichtmatrose auf der Bark WINTERHUDE eingestiegen war, und das nach 4½ Monaten Fahrzeit als Moses. Ich war darüber sehr erbost. Verdient hatte er das nicht.¹⁸ Nachdem wir Holz geladen hatten, ging es nach London zurück, dort kamen wir am 28. Oktober 1933 an. Bis Ende November war ich noch in London an Bord der LINGARD mit Segelflicken usw. beschäftigt. Dann erfuhr ich, daß ich auf die ebenfalls in London liegende Viermastbark LAWHILL, dem größten Segler der Reederei Erikson, wechseln durfte. Am 30. November musterte ich von der LINGARD ab, nachdem ich mich von Kapitän Lin-

quist und der Besatzung verabschiedet hatte. Tags darauf wurde die LAWHILL meine neue Heimat.

Auf der Viermastbark Lawhill vom 1. Dezember 1933 bis 5. September 1934

Von London nach Adelaide/Australien

Am 1. Dezember 1933 musterte ich als Matrose an. Der Kapitän der LAWHILL, Arthur Söderlund, war 36 Jahre alt, dagegen war der vorherige Kapitän auf der LINGARD mit 72 Jahren doppelt so alt. Auch Kapitän Söderlund fuhr seit seinem 15. Lebensjahr auf Segelschiffen. Es hieß, er hat noch nie einen Dampfer betreten. Die Besatzung bestand aus 29 Mann. Sie war international, Finnen, Schweden, Äländer, je ein Australier, Engländer und ich als einziger Deutscher. Die Umgangssprache war englisch und die Kommandosprache schwedisch. Neben dem Kapitän waren an Bord: der Erste, der Zweite und der Dritte Steuermann, ein Bootsmann bzw. Schiffzimmermann, der zugleich Schmied war und für Eisenarbeiten eine kleine Schmiede hatte, daneben der Segelmacher bzw. Kabelgattmann sowie der Koch und der Steward. Die restlichen Besatzungsmitglieder waren Matrosen und Leichtmatrosen. Die Viermastbark, 2733 BRT, war 1892 in Dundee, England, gebaut worden, es war eines der größten fahrenden Segelschiffe der Welt mit Fock-, Groß-, Kreuz- und Besanmast. Charakteristisch war, daß die LAWHILL keine Royalsegel hatte, übrigens das einzige Schiff dieser Art. Früher fuhr der Segler als Teeclipper. Das Schiff hatte ein Doppeldruder, an dem im Regelfall zwei Rudergänger standen, wobei einer für den Kurs verantwortlich war. Es konnten aber auch vier Leute das Ruder bedienen. Die Handhabung des Ruders war sehr schwer, eine Übersetzung gab es nicht. Ich wurde der Backbordwache zugeteilt, Logis bekam ich deshalb auf der Backbordseite, meine Kojen waren die unterste und direkt an der Bordwand gelegen. Jede Wache bestand aus zwölf Mann. Im übrigen waren der Bootsmann, der Segelmacher, der Steward und der Koch Tagelöhner und somit vom Wachdienst befreit. Auch auf der LAWHILL erlebte ich die echte Segelschiffszeit, kein Hilfsmotor, kein Radio, kein Funk und kein elektrisches Licht, nichts. Lediglich einen Donkey wie auf der LINGARD zum Laden und Löschen der Ladung gab es.

Am 7. Dezember um 3.00 Uhr legten wir in London ab und der Schlepper zog uns in Richtung Dover. Drei Seemeilen vor dem Feuerschiff gingen wir vor Anker. Erst am 12. Dezember war der Wind günstig, sogar sehr günstig. Anker auf, alle Segel wurden gesetzt, und wir machten gleich, dicht unter Land, 14,5 Seemeilen Fahrt, der Alte ließ alles stehen. Und so brausten wir unter vollen Segeln in 21 Stunden durch den Kanal. Am 14. Dezember hatte die LAWHILL 333 Seemeilen in 24 Stunden zurückgelegt und damit ihr eigenes Etmaal, das zuvor zehn Jahre bestanden hatte, gebrochen. Eine Rekordfahrt bahnte sich an. Es wurde viel gebraßt, die Segel blieben stehen. Petrus hätte längst Zähne klappernd (soweit er sie bei sich hatte) die Bram und Storesegel wegnehmen lassen; und ich hatte geglaubt, der Alte und die Steuerleute von der LINGARD konnten segeln. Die waren im Vergleich zu der Schiffsführung der LAWHILL wohl »zu vorsichtig«.¹⁹ Als wir aus dem Kanal heraus gesegelt waren, wurden die beiden Anker an Bord gehievt. Ein schwieriges Manöver, welches viel Kraft und Geschick erfordert. Alles mußte per Hand ausgeführt werden. War die Verschraubung des Ankers von der Kette von einem Matrosen, der in einem Bootsmannsstuhl außenbords hing, gelöst und der Anker zuvor an einem Drahtseil über einen sogenannten Kran befestigt, wurde der Anker mit dem Ankerspill, in dem Handspaken gesteckt waren, von den Matrosen auf die Back gehievt und festgezurr. Anschließend wurde die noch in der Klüse hängende Kette ebenfalls mit dem Ankerspill eingeholt und in den Kettenkasten

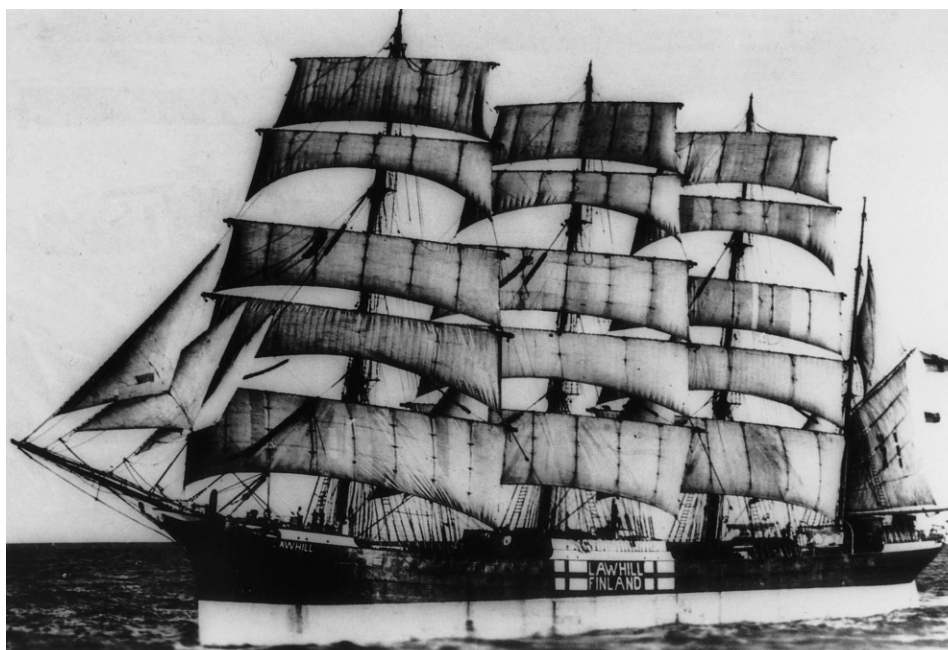


Abb. 5 Die Viermastbark LAWHILL.

gehievt. Hiernach wurde die Öffnung der Ankerklüse am Bug durch den Matrosen, der außenbords im Bootsmannsstuhl saß, mit einem angepaßten Holzverschluß abgedichtet, den der Matrose zuvor von der Back heruntergefiert bekam.²⁰

Nach zwei Wochen kam unser Weihnachtsfest auf See. In einen Besenstiel wurden Löcher gedreht, da hinein kamen Drähte, darüber wurden ausgefranste Segeltuchstreifen gelegt, die anschließend noch ein bißchen gewellt wurden, und nachdem das Kunstwerk mit grüner Farbe angestrichen war, kamen selbstgemachte Papierringe darüber, fertig war der Tannenbaum. Am Heilig Abend, einem Sonntag, gab es ein reichhaltiges Abendbrot. Es war einfach rührend, wie der Alte für seine Mannschaft sorgte. Die Weihnachtslieder sang jeder in seiner eigenen Heimatsprache, es klang eigenartig, waren doch die Melodien dieselben.²¹

Danach wurde es wieder ernst: Rostklopfen, meine »Lieblingsbeschäftigung«. Einen Tag vor Silvester machte ich Zeugwäsche. Dazu hatte ich schon gebrauchtes Badewasser mehrerer Kameraden zusammengegossen. Ganz zum Schluß wurde noch die Arbeitshose darin gekocht, und die wurde auch noch sauber! Als alles fertig war, war das Wasser bestimmt kräftiger und hatte mehr Fettaugen als Smutjes Erbsensuppe. Wasser war selten an Bord. Obwohl es heiß bis zum Umfallen war, sparte man und zog nicht jeden Tag ein frisches Hemd an. Am 2. Januar 1934 kam es zum Rennen zwischen den beiden Wachen. Sturmsegel gegen Passatsegel tauschen, der große Wettbewerb, wer als erster fertig wurde. Bei der unglaublichen Hitze eine Knochenarbeit. Die Segel waren, wenn wir sie aus der Segelkoje holten, mit einer angenähten Markierung mit Blaustift versehen, so konnten wir jedes Segel sofort erkennen. Das erleichterte die Arbeit.²²

In der Zeit wurden auch Fische gefangen, dazu stellten wir nachts auf der Reling eine Petroleumlampe. Da die Fische immer in das Licht sprangen, landeten sie zwangsläufig auf dem Deck und damit auf dem Speiseplan. Auch einen Hai fingen wir. Die Schwanzflosse des Hais befestigten wir als Trophäe vorne am Klüverbaum. Sie sollte uns Glück und guten

Wind auf unserer Reise bringen. Das Glück ließ bald auf sich warten, Tage später fehlte uns der Wind und wir lagen fast still. Das Schiff dümpelte in der hohen Dünung. Klar, daß wir dann manchmal so vor uns hin gnuggelten. Trotzdem, innerhalb der Besatzung war eine große Zufriedenheit, denn wir hatten ja alle das gleiche, es hatte keiner mehr und keiner weniger, ob das nun Proviant oder Geld war. Am 6. Januar regnete es in Strömen, das war was! Nachher waren wieder die Wassertanks voll, wir mal wieder sauber und die Wäsche hing an der Leine. Die Schlappskist, den »Verkaufsladen«, führte der Alte selbst. Sonnabends konnte man bei ihm auf Ticket kaufen, also Strümpfe, Hemden usw., alles was er in London eingekauft hatte. Schnaps gab es nicht. Auf dieser Fahrt erlebte ich auch meine Äquatortaufe.²³

Im Südost-Passat machte das Schiff nur mittelmäßige Fahrt. Die Segel standen voll. Ich schwang, wie andere auch, wieder den Rosthammer, auf meine Ausbildung in dieser Tätigkeit kann ich stolz sein. Am Sonntag, 28. Januar, auf 33 Grad und 13 Minuten Süd 27 Grad 14 Minuten West, kamen die ersten Albatrosse. Wunderbar, diese großen Vögel fliegend bzw. schwebend gesehen zu haben. Ohne Flügelschlag glitten sie dahin, eben noch über der Wasserlinie, dann wieder hoch oben. Sie umflogen viel unser Schiff, auch zwischen den Masten. In diesen Tagen wurden wieder die Segel getauscht und die Sturmsegel angeschlagen. Das Kap der Guten Hoffnung passierten wir am 8. Februar 1934, 58 Tage waren wir unterwegs, neun Tage besser als die letzte Reise.²⁴ *Um das Kap arbeitete die LAWHILL schwer in der See, aber alle Segel blieben stehen. Es war herrlich, am Ruder zu stehen, und man sah, wie die Segel so brechend voll standen, die Brassen knarrten unter dem Druck der vollen Segel. Das Schiff lag hart über.* Am 10. Februar schwoll der Sturm zum Orkan an. Oberbram, Unterbram und Obermarssegel wurden weggenommen, wir befanden uns ununterbrochen an Deck. Wellenbrecher begruben das Schiff unter sich. Aber immer wieder tauchte die LAWHILL wieder auf, die Steuerbordreeing war laufend unter Wasser, an Deck waren Haltetaue gespannt worden. Trotzdem wir nur vor Untermars, Focksegel, Großsegel, Kreuzsegel und Besan lagen, machten wir 14 Meilen Fahrt. Der Alte war dauernd an Deck, auch der Steuermann hielt sich außerhalb seiner Wache viel an Oberdeck auf. Beide besprachen die einzelnen Positionen, alles in großer Ruhe. Auch die Befehle wurden ruhig und sachlich gegeben. Mit vier Mann standen wir am Ruder, jeder war zur Sicherheit angeleint. Alles gruppierte sich auf der Poop um das Kartenhaus herum. Keiner ging in das Logis, damit wir immer gleich zur Hand waren, falls etwas sein sollte. Noch stärker wurde der Sturm, nur die Untermarssegel vom Fock-, Groß- und Kreuzmast blieben stehen, alle anderen Segel waren geborgen. Es war wie ein Tanz im Hexenkessel, manchmal konnte man das Schiff gar nicht mehr sehen, weil es fast vollständig vom Wasser überspült war. Alle trugen Ölzeug, selbst der Alte, allerdings ohne Südwester, seine alte Kapitänsmütze hatte er aufbehalten. Mit einem unglaublichen Getöse stürzten die riesigen Wellenberge über uns herein. Man konnte fast nichts sehen, soviel Gischt wurde hochgeschleudert. Die Wellenberge waren wohl über zehn Meter hoch, und als diese auf uns herunter donnerten, wußte man, was wirklich anlag.²⁵

Irgendwann nahm auch der Sturm ab, und die Segel wurden wieder gesetzt. Kurz danach hatten der Kapitän und der Erste Steuermann einen Albatros geschossen, was das sollte, war mir nicht klar. Mir tat das arme Tier leid. Am 14. Februar 1934 fingen wir einen Albatros. Wir hatten dazu ein Dreieck aus einer Blechdose geschnitten, mit Speck bewickelt und, an einer Wurfleine befestigt, außenbords geworfen. Der Vogel hakte sich dann mit dem Schnabel in dem Dreieck fest. An Bord fing das Tier sofort an zu spucken, und es konnte überhaupt nicht laufen. Unser Bordhund beobachtete das für ihn unbekannte Wesen respektvoll und umrundete den großen Vogel mit sicherem Abstand. Nach dem Fotografieren gaben wir dem Albatros die Freiheit zurück, wo er sofort wieder Wind fing und in die Lüfte schwebte.

Mit 14 bis 15 Meilen segelten wir durch den Indischen Ozean. Wir liefen manchmal mit bis zu drei Wachen über einen Bug, ehe wir kreuzten. Wenn gekreuzt wurde, dann so, daß beide Wachen bei der Ablösung an Deck waren, damit keiner unnütz in Anspruch genommen wurde. Am Sonntag, 4. März 1934, Position 130 Grad Ost 56 Minuten, 37 Grad 37 Minuten Süd, hatten wir bei herrlichem Wind nur noch rund 150 Meilen bis Australien. Jeder machte jetzt sein Landgangzeug klar, um als zivilisierter Mensch an Land zu gehen. Die Anker wurden wieder klar zum Ankern gemacht und hingen wieder in den Klüsen.²⁶

In Australien

Zunächst ging es zum Orderhafen Port Victoria, dort sollten wir von dem Makler den Ladehafen erfahren. Am 8. März 1934, es herrschte wunderschönes Wetter, kam gegen 19.00 Uhr die südaustralische Küste in Sicht und gegen 23.00 Uhr liefen wir Port Victoria an und gingen zu Anker. Erst um 17.00 Uhr des Folgetages kamen endlich der Arzt, der Zoll und die Emigration an Bord. Dann erhielten wir Order für Port Adelaide. Die Post wurde vom Makler mitgebracht. Dadurch erfuhren wir, daß die Bark PLUS, etwa so groß wie die LINGARD, ungefähr 9 bis 10 Seemeilen vom Heimathafen Mariehamn entfernt gesunken war. Elf Mann fanden den Seemannstod. Der Makler gab uns auch die aktuellen Reisezeiten der Großsegler, danach kam die PADUA aus Deutschland auf 65 Tage, die PRIWALL kam ebenfalls auf 65 Tage. Beide Flying-P-Segler lagen trotz der großen Entfernung nur vier Stunden auseinander, unsere gute LAWHILL hatte für diese Reise 86 Tage benötigt. Andere Segler kamen auf 89, 91 und 101 Tage. Weiteres erfuhren wir aus englischen Zeitungen, die voll des Lobes über unsere Ausreise waren. Wir lasen, daß die Küstenbewohner von Dover noch nie einen Großsegler bei so hartem Wind unter vollen Segeln so dicht, nur 400 m unter Land, in so schneller Fahrt gesehen hätten. Es hieß, wir liefen über 15 Meilen. Nach dem Bericht hatte der Hafenmeister von Dover schon zwei Rettungsboote mit Besatzung klar machen lassen, falls uns etwas passiert wäre. Die Engländer nannten das Schiff in diesem Zusammenhang »Lucky LAWHILL«. Inzwischen begannen wir, auf Reede liegend, unseren Ballast zu löschen, 300 Tonnen Steine und 500 Tonnen Sand, also 800 Tonnen. Bei der Hitze eine sehr harte Arbeit, mit unserem Donky wurde Korb für Korb der Last aus dem Laderaum herausgeholt und außenbords gekippt. Anschließend segelten wir bei widrigen Winden nach Port Adelaide, wo wir am 7. April 1934 abends festmachten.²⁷

Unsere LAWHILL wurde mit Weizen für Europa beladen. Diese Tätigkeit wurde von den australischen Stauern vorgenommen. Sie bauten Schotten in den Laderaum, damit das Getreide, das als Schüttladung übernommen wurde, durch die Schiffsbewegungen nicht hin und her rinnt. Würde der Segler tage- oder wochenlang über einen Bug laufen und z.B. mit der Steuerbordseite segeln, könnte, wenn keine besonderen Schotten vorhanden wären, das Getreide immer weiter nach Steuerbord rinnen und damit das Schiff zum kentern bringen. In den durch Schotten aufgeteilten Laderaum wurde das Getreide bis zu einer gewissen Höhe lose geladen. Das Getreide, in Säcken angeliefert, wurde über die Rutsche in die einzelnen Abteilungen des Laderaumes geschüttet. Dabei wurde die Rutsche immer weiter verschifftet, von Quadratraum zu Quadratraum, um das Schiff gleichmäßig zu beladen. Ab einer gewissen Höhe wurden die Säcke nicht mehr aufgeschnitten sondern in den Laderaum gebracht und dort längs und d'wars übereinander gestapelt. Somit konnte die darunter liegende Schüttladung beim Rollen oder Stampfen des Schiffes nicht hin und her laufen. Eine uralte Sicherheitsmaßnahme, wobei dieses Trimmen der Ladung immer in den Händen der Spezialisten, den Stauern, lag. Am 19. April war das Beladen abgeschlossen. In Adelaide hatten auf der LAWHILL für die Rückreise ein Australier und ein Belgier, der nur französisch sprach, angemustert. Der Koch nahm zur Verpflegung der Besatzung auch drei schwarze Schweine und ein paar Hühner mit an Bord.

Rolling Home: Mit der LAWHILL von Adelaide nach London

Eine große Menschenmenge hatte sich am 19. April um 10.00 Uhr an der Pier versammelt, weil in der Presse unser Auslaufen bekanntgegeben worden war. Die Presse war zuvor auch bei uns an Bord gewesen und hatte Aufnahmen von uns, z.B. in den Wanten, und unserer Bordkapelle gemacht. Um 12.00 Uhr kam der Alte vom Konsulat zurück, wir standen im sauberen Zeug bereit, und um 12.30 Uhr hieß es Leinen los. Wir brachten drei »Hurrahs« auf Adelaide aus, was von der Menschenmenge beantwortet wurde. Mit Schlepperhilfe ging es in langsamer Fahrt mit viel Winken aus dem Hafen von Port Adelaide zur Heimreise nach Europa. Draußen auf Reede wurde vor Anker gegangen um das Schiff seeklar zu machen. Die Ladeluken mußten ordentlich verschalkt werden, zuvor kamen drei Lukenpersenninge darüber. Mit Standern, d.h. mit Drähten, wurden die Luken zusätzlich gesichert.²⁸ Der Alte fuhr am 20. April noch mal für geschäftliche Angelegenheiten mit einer Barkasse an Land. Erst am 22. April kam er endlich zurück, und so hatten wir einen Tag zum Faulenzen. Den 23. April warteten wir noch auf günstigen Wind, und am 24. April um 4.00 Uhr war es soweit. Der Wind hatte gedreht. Heraus aus den Kojen, an Deck, Anker auf und hinein in die Masten. Kurz danach hatten wir unter vollen Segeln eine sehr gute Fahrt von zehn Meilen. 25 Stunden später passierten wir die Känguruh-Inseln.²⁹ *Bald wurde das Wetter schlechter, ungeheuer schwer arbeitete das Schiff. Wir standen zum Teil bis zum Bauch im Wasser, mußten viel brassen, machten aber eine gute Fahrt, 14,5 kn. Wir segelten »beim Winde«. Die Rahen waren ganz an die Pardunen (dicke Drähte, die die Masten halten) gezurrt. Für den Rudersmann war das Steuern etwas schwierig, da die Liek der Oberbram etwas kirren mußte. Wenn der Rudersmann nicht genau aufpaßte, schlug die Oberbram back, d.h. der Wind drückte die Rah herum und nahm alle anderen Segel mit. Es war ganz, ganz selten, daß der Rudersmann das Schiff dann, wenn das Segel back geschlagen war, wieder »bi de Wind« zurückholen konnte. Meistens mußten in einem solchen Fall beide Wachen heraus, um das Schiff zu wenden oder zu halsen. Die See türmte sich immer wieder gewaltig auf. Das Wegnehmen der Segel war eine unglaublich harte Arbeit. Die Sturmsegel waren schon schwer aber zusätzlich auch noch naß und klamm. Und dann rollte das Schiff von Steuerbord nach Backbord oder es stampfte, eins von beiden. Man war ewig in Gefahr, wenn man hoch oben in den 60 m hohen Masten herumtrackelte, nur ein Tritt vom Pferd daneben, und schon wäre man nach unten gesegelt.*

Am 3. Mai drehte der Wind wieder und kam fast von vorne. Das Wetter verschlechterte sich sehr. Das Schiff rollte schwer, und wir standen wieder mal bis zum Bauch im Wasser, wenn wir an Deck an den Brassen arbeiten mußten. An dem Tag hatte ich auch noch einen Schützengel. Plötzlich rauschte eine Brass außenbords. Sie hatte sich durch das dauernde Wasserübernehmen gelöst, d.h. die lose Part. Der Erste Steuermann gab mir den Befehl, den Tampen wieder einzuholen. Als ich auf dem Hauptdeck war und gerade die Gei packen wollte, holte die brave LAWHILL so stark über, daß ich an Deck geworfen wurde. Im selben Augenblick brach eine See über mich ein und hob mich hoch. Dabei ergriff ich instinktiv irgendein Tau und klammerte mich daran. Als das Meer durch die Wasserpforten und Speigatts abgelaufen war, lag ich zwischen den anderen Brasstauen direkt an der Reling. Da hatte ich wirklich ein Schwein gehabt, und der gute alte Mann da oben mußte wohl seinen Daumen dazwischen gehalten haben. Ächzend und schnaufend erhob sich unsere brave LAWHILL immer wieder aus der schweren See. Während der weiteren Reise hatten wir oft schlechtes Wetter. Wieder wurde es stürmisch und dazu sehr kalt, wir hatten Ölzeug und darunter dicke Klamotten an. Auch im Logis war es wegen des schlechten Wetters bitter kalt. Der Koch konnte nicht kochen, Kaffee gab es an einigen Tagen noch. Das Focksegel war mit einem riesigen Knall gerissen. Von dem Segel konnten wir nur noch Fetzen bergen. Als wir um das Kap (25. Juni) herum waren, hörten die Arbeiten nach so schwerem Wetter



Abb. 6 Die Bordkapelle der LAWHILL spielt zum Tanz auf.

naturgemäß nicht auf. Zum Glück war das Wetter in den nächsten Tagen etwas ruhiger. Wir mußten erst ein Segel für die Fock herstellen und nähen. Das Berechnen des neuen Segels machte der Kapitän zusammen mit dem Ersten Steuermann und dem Segelmacher. Die Bahnen wurden aufgezeichnet, da jede Bahn genau mit der anderen übereinstimmen mußte. Auch das Annähen der Lieken war genau zu berechnen. Eine konzentrierte Arbeit, die Wissen und Können voraussetzte. Danach begann das Nähen des Segels durch Matrosen unter Leitung des Segelmachers. Auch der Erste Offizier überzeugte sich von den Arbeiten und ob die Nähte übereinstimmten. Das Nähen eines großen Segels nahm Tage in Anspruch. War das Segel fertig genäht, begann das Setzen des Segels. Da war die gesamte Besatzung dabei, auch der Alte war mit vorne. Als das Segel in den Schoten festgemacht und zum ersten Mal seine praktische Bewährungsprobe bestanden hatte, gab es anschließend einen aus der Buddel. Langsam kamen wir dem Südostpassat näher. Beim Außenbordmennigen fiel der Engländer über Bord, an einem Tampen wurde der arme Kerl zum Glück sofort wieder auf das Schiff geholt.³⁰

Neben der Arbeit trieben wir auch noch Sport, z.B. Boxen, Ringen, Gewichtheben. Ein Reck war aufgebaut. Auch Schach wurde gespielt. Es gab Länderkämpfe. Unser Erster Steuermann, der sehr gut Akkordeon spielte, spielte vor allem an Sonntagen. Dann setzte er sich mit uns zusammen an Deck und es wurde auch mal getanzt. Ich spiele auch ein bißchen, aber das war gegenüber unserem Ersten nicht alle Welt. Damit konnte ich keinen großen Blumentopf erben, leider. Bei uns an Bord gab es noch schöne Klänge von einer Säge und einem alten Mehlfuß als Pauke. Auch hatte ein Matrose sein Saxophon mit an Bord. In der Weite des Atlantiks trafen wir eine Viermastbark, wir waren auch ziemlich herangesegelt. Unser Alter guckte durch das Glas. Wir hatten Flaggen gesetzt und die hatten die Flaggen gesetzt zum Erkennungszeichen. Da sagte der Alte, daß das die MAGDALENE VINNEN von der Hamburger Reederei A. F. Vinnen war. Da er wußte, daß der einen Motor hatte, ließ der

Kerl doch glattweg wieder abdrehen. Das war kein Segelschiff für ihn. Segelschiffe mit Hilfsmotor wurden nicht für voll genommen.

Im Südostpassat erlebten wir einmal eine schlimme Sache, die beinahe böse geendet hätte. Es war nachmittags, herrlichstes Wetter, wir arbeiteten an Deck. Der Alte war nicht oben, der Wachoffizier an Deck. Wir lagen unter vollen Segeln. Plötzlich kam der Alte wie von einer Tarantel gestochen auf das Deck, guckte die Segel an, gab zwei scharfe Pfiffe, jagte alle Mann sofort in die Masten und ließ sofort alle drei Oberbramsegel aufgießen. Danach sofort Begin- und Storesegel aufgießen! Knapp aus den Masten, dachten wir noch warum, aber da legte sich das Schiff schon ganz langsam auf die Seite. Plötzlich und unerwartet kam eine Gewitterbö aus ungefähr vier Strich von Steuerbord von vorn. Freiwache an Deck! Sofort Christmastrahen herumholen. Langsam und immer mehr legte sich die LAWHILL auf die Backbordseite. Mit alle Hands, selbst die Offiziere, Koch und Steward waren wir an den Winden. Wir versuchten die Christmastrahen herumzuholen. Die Backbord-Reling schöpfte schon Wasser! Ein Finne verließ in Panik die Brasswinde. Das Ruder lag hart nach Steuerbord über. Die Chance, das Schiff wieder aufzurichten, war gering. Der Erste Offizier spornte durch lautes Brüllen die Männer an, ihr Letztes zu geben. Der Finne kehrte an seinen Platz zurück. Das einstürzende Wasser hatte schon die Luken erreicht ... Der Druck auf die Segel und das Schiff war hart. Wir waren dicht vorm Kentern und hatten den sicheren Tod vor Augen. Doch dann fing die Obermars ganz langsam an zu kirren. Sie bekam wieder Wind und zog die Untermars mit. Langsam füllten sich alle noch stehenden Segel und unsere gute brave LAWHILL richtete sich ganz allmählich wieder auf. Wir waren gerettet. So etwas hatte es auf der Reise noch nicht gegeben. Die Rigggen ließen sich wieder brassen. Die aufgegeiten Segel wurden auf den Rahen festgelascht. Alle Mann, selbst der Dritte Steuermann, mußte mit in die Masten. Als alles getan war und das Schiff wieder auf Kurs lag, gab der Alte den Befehl: »Alle Mann achteraus!« Der Alte fragte, ob wir die Wolke beobachtet hätten, aber »keen Mensch har da so genau nach hinkeeken«, auch der Wachstewermann nicht. Der Alte sagte, solche Fallböen können den Segelschiffen zum Verhängnis werden, und diese Bö hätte beinahe unser Schiff auf die Seite gelegt. Diese Bö war nach dem Vorfall wie vom Erdboden verschwunden. Hinterher hatte das Herz doch so ein bißchen geklappert. Der Kapitän und der Erste Steuermann sagten auch noch, eine solche Situation so auch noch nicht erlebt zu haben. Dann gab es vom Alten gleich zwei aus der Buddel, aber so richtige.³¹

Auf der weiteren Heimreise wurde das Schiff für die Besichtigung durch den Reeder vorbereitet, z.B. mußte das Holzdeck auf der Poop mit Sandsteinen, den Gebetbüchern, kräftig gescheuert werden. Natürlich ohne Seife. Bei dieser Arbeit, die keiner so richtig mochte, wurde auch gesungen. Vier bis fünf Mann saßen in einer Reihe und dann ging das ruck, zuck mit dem Shantiegesang. Trotzdem freute sich jeder, der diese Arbeit abbrechen konnte und in die Masten oder zum Bootsmann geschickt wurde. *Nach Verlassen des Nordostpassats erlebten wir in der Biskaya einen fürchterlichen Sturm, warmes Essen konnten wir mal wieder in den »Schornstein« schreiben. So wurde im Kartenhaus Käse oder ähnliches gegessen. Bei dem Sturm riß das Focksegel, es schlug wild in dem Sturm, die Bergung der Reste war sehr gefährlich. Ein Matrose erlitt eine Platzwunde am Kopf, die vom Ersten Offizier sauber genäht wurde. Danach legte er fachgerecht dem Matrosen einen Verband an. Der arme Kerl blieb anschließend am Ruder und brauchte nicht mehr in die Masten.* Wir standen kurz vor dem Kanal, als der Himmel endlich aufklarte.

Nun hieß es, die Anker, die auf der Back waren, wieder in die Klüsen einzuhängen. Eine schwere Arbeit. Als erstes wurde die Kette über das Spill mit Muskelkraft aus dem Kettenkasten geholt und durch die Klüse gesteckt, dabei wurde die Kette soweit weggefiert, bis sie eben in der Klüse freilag. Während einige Matrosen daran arbeiteten, brachten andere den

Galgen aus, ein dreibeiniges Gestell, das oben einen Block angeschlagen bekam. Durch den Block wurde eine Brass, ein dickes Tau, durchgefiert und dann am Anker angeschlagen. Danach wurde vorgeheißt und der Anker außenbords gehievt. Ein Matrose mußte sich anschließend mit dem Bootsmannstuhl außenbords bis vor das Ende der Ankerkette fieren lassen. Mit dabei hatte er den Schäkel und den Bolzen, wobei der Bolzen, der den Schäkel schließen sollte, an dem Bootsmannstuhl angebunden war, damit der nicht außenbords fallen konnte. Wäre das passiert, hätte es mit Sicherheit dicke Luft gegeben. Als erstes entfernte der Matrose die Holzabdichtung an der Ankerklüse und gab diese nach oben auf die Back. Danach wurde der Anker soweit weggefiert, bis der Mann auf dem Stuhl ihn erreichen konnte und auch noch in gleicher Höhe mit der Kette hing. Nun mußte der Schäkel in den Ring des Anker angebracht, das Kettenende eingelegt und danach mußte der Bolzen so durchgesteckt und verschlossen werden, daß der Anker mit der Kette verbunden war. Abschließend wurde das Tau gelöst, an dem zuvor der Anker hing, und der Matrose wurde wieder auf die Back geholt. Mit Handspaken wurde dann das Spill bewegt und der Anker wieder bis an die Klüse vorgeheißt. Anschließend mußte unter gleichem Kraftaufwand der zweite Anker genauso klar gemacht werden. Während des Manövers mußte der Rudergänger besonders aufpassen, damit der Anker nicht in Bewegung kam und hin und her schlug.³²

Als wir das Feuerschiff Kap Lizard passierten, wurde uns von dort per Signallampen mitgeteilt, daß wir nach London segeln sollten. Am 4. September 1934 um 14.00 Uhr nahm ein Schlepper uns auf der Themse auf den Haken, spät abends machten wir in London am Millwall Dock fest. 128 Tage hatten wir für diese Reise gebraucht. Neun Monate war ich auf der LAWHILL, dafür bekam ich nach Verrechnung der Schlappskist und des Landganges in Australien ausgezahlt: 2 englische Pfund, 12 Schillinge und 5 Pence. Das Pfund stand damals bei 11 Reichsmark, also hatte ich für neun Monate Arbeit 30 RM erhalten. Ich musterte von der LAWHILL ab, obwohl ich zweimal gefragt wurde, ob ich nicht noch eine Reise mitmachen wollte. Mein Entschluß stand aber fest, ich mußte auf Dampfern fahren, dort verdiente ich mehr Geld, das ich auch dringend brauchte, um die Steuermannsschule besuchen zu können. Deshalb fuhr ich nach Hamburg zurück.³³ Obwohl ich auf den finnischen Seglern als Matrose gefahren war, mußte ich in Hamburg wieder als Leichtmatrose anheuern. Das war bitter. Unter deutscher Flagge ging es mit dem Dampfer MECKLENBURG schon vierzehn Tage später in Richtung Chile in See.

Anmerkungen:

- 1 Briefe vom 16. und 20.1.1933.
- 2 Briefe vom 21., 25., 26., 27. und 30.1.1933.
- 3 Briefe vom 9. und 11.2.1933.
- 4 Aufzeichnung vom 12.2.1933.
- 5 Aufzeichnung vom 14.2.1933.
- 6 Aufzeichnungen vom 18., 20., 21., 25., 26. und 28.2.1933.
- 7 Aufzeichnung vom 1.3.1933.
- 8 Aufzeichnungen vom 10. und 11.3.1933.
- 9 Briefe vom 16. und 30.3.1933.
- 10 Aufzeichnungen vom 31.3., 4.4., 6., 13., 17. und 26.4.1933.
- 11 Aufzeichnung vom 29.4.1933.
- 12 Aufzeichnungen vom 14. und 20.5.1933.
- 13 Briefe vom 5. und 11.6.1933.
- 14 Briefe vom 4., 22., 23. und 24.7.1933.
- 15 Aufzeichnungen vom 18. und 20.8.1933.
- 16 Briefe vom 5., 12. und 13.9.1933.
- 17 Aufzeichnungen vom 22.9. und 2.10.1933.
- 18 Brief vom 11.10.1933.
- 19 Aufzeichnungen vom 11., 12., 13. und 14.12.1933.

- 20 Bei Durchsicht des Manuskripts ist diese Tätigkeit von U. Denck am 4. März 2002 noch handschriftlich hinzugefügt worden.
- 21 Siehe auch: Udo Brozio und Manfred Mittelstedt: *Rolling Home. Seemannsbräuche, Shanties und die Faszination der Großsegler*. Hamburg 2002, S. 13ff.
- 22 Aufzeichnungen vom 24. und 30.12.1933 sowie 02.1.1934.
- 23 Äquatortaufe. In: Udo Brozio und Manfred Mittelstedt (wie Anm. 21), S. 14ff.
- 24 Aufzeichnungen vom 28.1., 29.1. und 8.2.1934.
- 25 Aufzeichnung vom 11.2.1934.
- 26 Aufzeichnungen vom 11.2. sowie 4.3. und 5.3.1934.
- 27 Briefe vom 9., 10. und 14.3.1934.
- 28 Brief vom 19.4.1934.
- 29 Aufzeichnung vom 24.4.1934.
- 30 Aufzeichnungen vom 3.5., 25.6. und 29.6.1934.
- 31 Aufzeichnung vom 13.7.1934.
- 32 Aufzeichnung vom 22.8.1934.
- 33 Aufzeichnung vom 5.9.1934.

The sailing ship voyages of Ulrich Denck in 1933 and 1934

Summary

The sailing ship voyages of the ship's officer (A2) Ulrich Denck are presented here. In 1933, Denck travelled to the West Indies, Le Havre, and the Baltic Sea on the *LINGARD*, a Finnish barque of the Erikson shipping company. The following year he journeyed to Australia on the four-masted barque *LAWHILL*. For his survey of Ulrich Denck's seafaring experiences, Manfred Mittelstedt had two sources at his disposal: five audio cassettes of spoken accounts recorded by Denck in 1986 and excerpts from notes Denck kept en route. Denck's statements are cited verbatim, without further comment, in excerpts.

The *LINGARD* sailed with an international thirteen-member ship's company: a captain, a first and second mate, a cook, a boatswain, a shipwright, five sailors and two boys, each of whom was required to pay 1,000 deutsche mark on board for his training. As an apprentice, Denck earned 200 Finnish markka.

The captain, already 72 years old, is described by Denck as a prudent shipmaster and outstanding navigator who had dedicated his life to shipping under sail from the age of fifteen. He despised steamers and motorised sailing ships and was nicknamed Petrus (St. Peter) on account of his accurate weather predictions.

An extensive description is given of Moses Theo Keller who, despite his great talent on the accordion, did not succeed in earning respect on board and ultimately deserted. Comparing the events with the period of his own training, Denck comments: *His [Theo Keller's] horns were ground down slowly. As opposed to German ships: There, as I experienced it, such young horns as these would be knocked off with a wooden hammer.*

Denck describes his duties and tasks on board in great detail – the loading of coal and wood, the work of manning the helm, the sails and the windlass. As in all reports

on seafaring, there are documentations of storms and comments on the ship's company's sparing consumption of the costly fresh-water supply as well as on the food, which according to Denck was very good on both ships. Denck mentions that on the LINGARD the cook did the captain's laundry.

The descriptions of life on board also revolve extensively around the seamen's leisure-time activities. Contests and music played a major role, and on Sundays the men danced to the melodies produced by the board band.

On the four-masted barque LAWHILL (built in England in 1892), the 36-year-old captain demonstrated great skill and sporting spirit in sailing. He had likewise been a sailor since the age of fifteen. Denck now perceived of his former 72-year-old captain as overly cautious in comparison to this daredevil navigator. The ship's company consisted of twenty-nine men. *It was international – Finns, Swedes, Åland Islanders, one Australian, one Englishman and I as the only German. The crew spoke English among themselves; the language of command was Swedish. In addition to the captain, the company included a first, second and third mate, a boatswain or shipwright – who was also a blacksmith and had a little blacksmith's shop on board for working iron –, then the sail maker or cable stage man as well as the cook and the steward. The remaining members of the company were able-bodied and ordinary seamen.*

An account of a Christmas party on board is given, at which the various nationalities sang to the same melody, each in their own language. In his documentation of the work on the sails, Denck repeatedly comments on the captain's competent leadership and the speed of the LAWHILL, whose plucky sailing manoeuvres near shore evoked the admiration and sometimes the dismay of the coastal population. All in all, the report reflects Denck's enthusiasm for navigation by sail. Denck associates the hard times on board, brought about by storms and the renunciation of various amenities, primarily with the capacity of the ship's company to stick together loyally in face of the unpredictable sea; his enthusiasm for sailing and for the beauty of maritime nature always outweighs any discomfort he might have undergone. Ulrich Denck is one of the few seamen to have documented his experiences on sailing ships not only in words but in photographs. The photos shown here were taken from his albums.

Les croisières à bord de voiliers d'Ulrich Denck dans les années 1933 et 1934

Résumé

L'article présente les voyages de l'officier Ulrich Denck (grade allemand A2) vers l'Inde Occidentale, Le Havre puis la Baltique en 1933, à bord du trois-mâts finnois LINGARD, en provenance du chantier naval Erikson. Avec le quatre-mâts LAWHILL, il partit ensuite en 1934 pour l'Australie. Manfred Mittelstedt a utilisé deux sources pour recueillir les aventures en mer d'Ulrich Denck : cinq cassettes que Denck a enregistrées aux alentours de 1986, ainsi que des extraits de récits consignés à bord qu'Ulrich Denck lui a partiellement mis à disposition. Les déclarations de Denck ont été reprises, mot pour mot et sans commentaires, en extraits.

Le LINGARD faisait voile avec un équipage international de 13 hommes, capitaine, premier et second timonier, cuisinier, quartier-maître, charpentier, cinq matelots et

deux novices, qui durent payer chacun 1 000 marks pour leur formation à bord. En tant qu'apprenti, Denck gagnait 200 marks finnois (15 reichsmarks).

Le capitaine, déjà âgé de 72 ans, est décrit par Denck comme étant un commandant prudent et un remarquable nautonier, qui s'était voué à la navigation à voile depuis l'âge de 15 ans et méprisait les vapeurs ainsi que les voiliers à moteur, et qui était surnommé St-Pierre par les matelots en raison de ses bonnes prévisions météorologiques.

L'attention est portée tout particulièrement sur le mousse Theo Keller qui, malgré sa virtuosité à l'accordéon, ne trouva pas la reconnaissance à bord qu'il attendait et finit par désertier. En comparant avec son propre apprentissage, Denck commente ainsi: *les cornes lui [Theo Keller] ont été lentement rabotées au fil du temps. Contrairement aux navires allemands, sur lesquels ces jeunes cornes, comme je l'ai vécu moi-même, étaient écrasées au marteau en bois.*

Denck raconte en détail ses tâches et les travaux à bord, tels que le chargement de charbon et de bois, le travail au timon, dans les voiles et au cabestan. Il ne manque pas non plus à son récit celui des tempêtes, documentées dans toutes les narrations de marins, les remarques sur l'usage parcimonieux fait par les matelots de l'eau douce, rare, la nourriture qui était sur les deux navires, d'après Denck, très bonne. Il est évoqué que c'était le cuisinier qui lavait le linge du capitaine sur le LINGARD.

Les descriptions de la vie à bord s'attachent à rendre en détail les occupations des marins durant leurs loisirs. Les paris et la musique y jouaient un grand rôle, le dimanche, on dansait sur le pont sur les airs joués par l'orchestre de bord.

Sur le quatre-mâts LAWHILL (construit en 1892 en Angleterre), le capitaine, âgé de 36 ans, fit preuve de beaucoup d'habileté et d'esprit sportif à la voile. Lui aussi était employé depuis sa 15^{ème} année à bord de voiliers. Denck pensa alors que son ancien capitaine de 72 ans était bien trop prudent en comparaison de cet audacieux «presseur de voiles». L'équipage se composait de 29 hommes. *Il était international, Finnois, Suédois, marins des îles de Åland, un Australien, un Anglais et moi comme seul Allemand. La langue parlée à bord était l'anglais et les ordres étaient donnés en suédois. En plus du capitaine, il y avait à bord le premier, le deuxième et le troisième timonier, un quartier-maître ou charpentier, qui était aussi le forgeron et avait une petite forge pour le travail du fer, ensuite venait le gabier ainsi que le cuisinier et le steward. Le reste des membres d'équipage étaient des matelots et des matelots légers.*

Une fête de Noël, entre autres, est évoquée, au cours de laquelle chacun chanta dans sa langue maternelle sur la même mélodie. Denck, en documentant le matelotage, commente encore et toujours la compétence des officiers de bord et la rapidité du LAWHILL, dont les manœuvres à la voile suscitèrent l'émerveillement parmi les habitants de la côte et parfois aussi l'effroi. Dans l'ensemble, ce récit reflète l'enthousiasme de Denck pour la navigation à voile. La rude période des tempêtes et des privations en mer n'est pour Denck, après-coup, qu'une période au cours de laquelle l'équipage se tenait les coudes face à l'imprévisibilité de la mer, la passion pour ce type de navigation et la beauté des phénomènes de la nature gardant toujours le dessus. Ulrich Denck est l'un des rares marins à avoir non seulement décrit ses croisières, mais aussi à les avoir documentées par des photos. Celles qui sont montrées ici proviennent de ses albums.